

22. oktober 2021



## Landsrådet for Trafikk, Teknikk, og Administrasjon Norsk Jernbaneforbund

---

### Omstilling trafikkstyrere - en liten status

Torsdag 14. oktober ble det drøftet virkemidler for omstillingen av trafikkstyrere i SU Drift og Teknologi. Arbeidsgiver valgte i forkant av disse drøftingene å informere bredt om saksgrunnlaget. Hele organisasjonen ble gjort kjent med saksgrunnlaget. Så hva ble egentlig resultatet av drøftingene? Og hva mente Norsk Jernbaneforbund?

I hovedsak kunne ikke Norsk Jernbaneforbund akseptere forslaget eller kompensasjonen som ble foreslått. Vi utarbeidet et motsvar som vi fremførte i møtet. I dette drøftesvaret ønsket vi å redegjøre for vårt standpunkt, og hvilke punkter vi mente manglet. Dette gjorde vi av spesielt to årsaker:

Saksgrunnlaget er *basert* på tidligere arbeidsgrupper og prosesser, men er ensidig utformet av arbeidsgiver. At løsningene ikke er kommet til i fellesskap, mener vi svekker omstillingen. For å lykkes med en så stor omstilling som trafikkstyrere nå står ovenfor, trenger vi bred forankring og enighet. Den enigheten må Bane NOR og Norsk Jernbaneforbund skape sammen. Vi har derfor basert vårt drøftesvar på virkemidlene som Bane NOR og Norsk Jernbaneforbund ble enige om i 2018, i omstillingsprosessen hvor trafikkstyringssentralene ble redusert fra 8 til 4. Vi mener at forholdene er sammenlignbare: Det er samme organisatorisk enhet i Bane NOR, innenfor det samme operative fagmiljøet.

Den andre årsaken til at vi ikke kunne akseptere forslaget, er å drøfte hva som strengt tatt berører våre medlemmers lønns- og arbeidsvilkår. De økonomiske virkemidlene det legges opp til, vil være en vesentlig del av trafikkstyreres hverdag både før, under og etter omstillingen. Vi er derfor ikke beredt på å drøfte dette. Vi ønsker å forhandle. For oss er det en vesentlig forskjell å bidra til å utforme både vilkår og de økonomiske rammene, enn å bli redusert til å komme med *innspill*. Helt konkret *hvordan* vilkårene skal utformes, og *hvilke* økonomiske rammer omstillingen skal ha, mener vi Bane NOR og Norsk Jernbaneforbund kan komme til enighet om, sammen.

Vårt tilbakemelding tok utgangspunkt i at drøftingene **ikke** ville medføre enighet om saksgrunnlaget slik Bane NOR hadde utformet det. Bane NOR har meldt at de skal ta stilling til forslagene og lage et justert forslag til virkemiddelpakke basert på dette. Bane NOR har kommunisert at de ønsker å drøfte det nye justerte forslaget med oss. Når dette skal skje, og hvilke justeringer Bane NOR vurderer å gjøre med det opprinnelig saksgrunnlaget, vites ikke per nå.

Vi vet at medlemmene våre er utålmodige. Bane NOR har redegjort for sitt syn og standpunkt i forbindelse med drøftingene, og vi har vedlagt vårt drøftesvar som vedlegg til dette infobrevet.

**På vegne av landsrådet for trafikk, teknikk og administrasjon,**

Rune Dahlen  
Leder



# Norsk Jernbaneforbund

Norsk Jernbaneforbund kan ikke akseptere det fremlagte forslag til omstillingsprosessen med kompensasjon slik det nå foreligger.

## Generelt:

I over 20 år har EU jobbet for å skape en mer konkurransedyktig jernbane. Målet er beskrevet å gjøre det lettere å kjøre tog over landegrensene, altså forenkle transporten av personer og varer. I Norge besluttet regjeringen innføringen av ERTMS helt tilbake i november 2012. I saksfremlegget beskriver Bane NOR at fornying av signalanlegget vil medføre «endrede bemanningsbehov» for banestrekninger og stasjoner. Det er ikke en målsetting for ERTMS, men en konsekvens. Denne presiseringen mener vi ikke er uviktig.

En av erfaringene Bane NOR bør ha lært av tidligere prosesser er risiko for å miste kritisk kompetanse. Den digitale ERTMS er ikke ment å «endre bemanningsbehov». Målet er jo beskrevet å gjøre det enklere å kjøre tog over landegrensene, ikke bli kvitt de «gammeldagse» trafikkstyrerne. Innføring av ny teknologi går sjeldent smidig. Det har Bane NOR praktisk erfaring med. Innføring av akseltellere. Innføring av ERTMS på Østre linje. Innføring av Thales. Innføringen av FIDO. Innføringen av KARI. Fjernstyringen av nye Ski stasjon. Igjen og igjen og igjen ser vi at Bane NOR tviholder på prosjektdatoer, og henter ut bemanningsbesparelser uavhengig av konsekvenser det medfører. Konsekvensene av dette har vi sett tidligere. På Elkraftsentraler og på togledersentralene.

Og vi ser antydninger av det nå på Nordlandsbanen og Gjøvikbanen.

Bane NOR har vært tydelige på at dette er *omstilling*, ikke *nedbemanning*. Da må også omstillingsprosessen og virkemidlene innrettes til at de sikrer at sikkerhetskritisk og ikke minst driftskritisk kompetansen blir værende i Bane NOR. Det mener vi Bane NOR ikke klarer i sitt forslag til løsning og saksfremlegg for denne prosessen.

Bane NOR har utarbeidet et forslag til hvilke løsninger som ønskes tilbudt ansatte som omfattes av tpx-omstillingen. I en figur presenteres løsningsalternativene skjematisk. Både forslagene og skjema er bredt informert ansatte, uten videre samhandling eller involvering av tillitsvalgte. Norsk Jernbaneforbund mener at de foreslåtte løsningene ikke er dekkende, eller nok trygghet, for å ivareta trafikkstyrere i omstillingen de står ovenfor.

## Norsk Jernbaneforbund mener følgende må tas inn i de overordnede rammene

- Økonomiske virkemidler tilbys til medarbeidere som omfattes av omstillingen. Medarbeidere som søker seg til andre stillinger vil ikke få tilbud om virkemidler.
- Bane NORs behov for å beholde kritisk kompetanse ligger til grunn for bruk av virkemidler
- Det avklares nærmere hvordan bruk av virkemidler eventuelt påvirker eventuell pensjonsavgang
- Virkemidler kan betales månedlig, kvartalsvis eller halvårlig
- Dersom trafikkstyrere ønsker å flytte til nytt stasjoningssted før dato foreligger, skal det legges til rette for det. Virkemidlene vil ikke slutte å løpe, men også gjelde videre.
- Bane NOR skal legge forholdene til rette for at medarbeidere som ønsker ledige stillinger i Bane NOR kan tilbys dette dersom vedkommende kan kvalifisere til stillingen innen en periode på 6 måneder. Dersom en stilling blir ledig innen ett år og medarbeider er kvalifisert til stillingen kan det søkes mellomløsninger
- Bruk av virkemidler tilbys etter individuell behandling. Det tilstrebes likebehandling der forholdene er sammenlignbare

### **Pendling:**

- Det kan skilles mellom virkemidler benyttet ved langtidspendling og korttidspendling ved endret stasjoningssted
- Langpendling betyr reiser der fly vil bli benyttet. Andre som må pendle over lange avstander kan også komme inn under kategorien langpendling
- Norsk Jernbaneforbund ber igjen Bane NOR vurdere reisetid som arbeidstid, som alternativ til virkemidlene skissert under
- For langpendling skal det tilbys pendlerturnus. For kortpendlere skal det tilbys individuell tilpasning av turnus dersom det er behov for å ivareta helse, miljø, sikkerhet og forsvarlig balanse av arbeidstid/hviletid.

### **Virkemidler ved flytting**

- Flyttegodtgjørelse tilbys, jamfør personalhåndboken til Bane NOR. Sum og vilkår forhandles mellom Bane NOR og Norsk Jernbaneforbund

### **Virkemidler ved endret arbeidssted - Bolig både på hjemsted og arbeidssted**

- Bane NOR vil dekke utgifter til bolig. Dette utbetales som et fast beløp som dekker merutgifter til bolig inklusiv skatt
- Vilkår og summer forhandles mellom Bane NOR og Norsk Jernbaneforbund

### **Virkemidler ved endret arbeidssted - Reise mellom og bolig på arbeidssted**

- Bane NOR vil dekke utgifter til og fra arbeidssted og hjemsted i tråd med turnus (arbeidsperiode/friperiode). Dette utbetales som et fast beløp som i tillegg kompenserer det skattepliktige.
- Vilkår og summer forhandles mellom Bane NOR og Norsk Jernbaneforbund

### **Virkemidler ved endret arbeidssted - Økte daglige reiseutgifter og behov for overnatting**

- Bane NOR kan dekke merutgifter til og fra arbeidssted og hjemsted i tråd med turnus (arbeidsperiode/friperiode). Dette utbetales som et fast beløp som i tillegg kompenserer det skattepliktige.
- Vilkår og summer forhandles mellom Bane NOR og Norsk Jernbaneforbund

### **Andre ordninger**

- **Studiepermisjon fra Bane NOR uten lønn:** I henhold til arbeidsmiljøloven kan medarbeidere som har vært i arbeidslivet i minst tre år, og som har vært ansatt i Bane NOR de siste to årene, ha rett til hel eller delvis permisjon i inntil tre år for å delta i organiserte utdanningstilbud. Permisjon gis fra Bane NOR, men ikke bestemt stilling. Det vil være positivt hvis en medarbeider etter endt permisjon vender tilbake til Bane NOR. Etter endt permisjon må allikevel medarbeider søke på relevante ledige stillinger
- **Støtte til studier for å bli kvalifisert til annet arbeid:** Studiestøtte for å bli kvalifisert til jobb, enten innenfor Bane NOR eller innenfor jernbanesektoren forøvrig (eksempelvis hovedsikkerhetsvakt eller lokføreropplæring NJ) dekkes av Bane NOR. En slik avtale forutsetter avtale om bindingstid

### **Oppsummert:**

Disse virkemidlene som her er foreslått vil følge samme mal som protokoll for virkemidler av nedleggelsen av trafikkstyringssentralene i Narvik, Hamar, Kristiansand og Stavanger. Norsk Jernbaneforbund har i disse drøftingene bevisst ikke tatt stilling til summer eller vilkår. Dette krever vi blir forhandlet mellom partene.

Norsk Jernbaneforbund er positive til et videre samarbeid slik at man i fellesskap kan finne gode løsninger med så konkrete tiltak som mulig og med minimalt rom for videre tolkning underveis i prosessen.

Norsk Jernbaneforbund ber derfor om at det utarbeides en uenighetsprotokoll.

**Best sammen!**

